

własności urządzeń przesyłowych oznacza brak tytułu prawnego. A zatem wejście w posiadanie odbywało się w **złej wierze**. Sąd Okręgowy podał za przykład postanowienie SN z 6 września 2013 r. w sprawie V CSK 440/12. Drugi pogląd zwraca uwagę, że przedsiębiorstwa państwowe, rozpoczynając posiadanie służebności gruntowej na gruntach państwowych, nie mogły mieć świadomości konieczności zawierania niezliczonych umów, skoro urządzenia były wybudowane legalnie, tj. za zgodą SP. Sąd Okręgowy podał za przykład postanowienie SN z 16 grudnia 2015 r. w sprawie IV CSK 132/15.

Zdaniem Sądu trzecią kwestią wymagającą wyjaśnienia jest data, od której możemy liczyć bieg zasiedzenia służebności gruntowej. Wedle Sądu na podstawie dotychczasowych poglądów SN należy wyróżnić cztery daty:

• **2 lutego 1989 r.** (zniesienie zasady jednolitej własności państwowej; postanowienie SN z 5 czerwca 2009 r., sygn. akt I CSK 495/08),

• **1 października 1990 r.** (postanowienie SN z 16 grudnia 2015 r., sygn. akt IV CSK 132/15),

• **5 grudnia 1990 r.** (uwłaszczenie przedsiębiorstw na nieruchomościach; postanowienie SN z 23 stycznia 2013 r., sygn. akt I CSK 256/12),

• **7 stycznia 1991 r.** (uwłaszczenie przedsiębiorstw na urządzeniach przesyłowych; wyrok SN z 21 maja 2015 r., sygn. akt IV CSK 514/14).

Jeżeli nowa linia orzecznicza zostanie potwierdzona przez Sąd Najwyższy w składzie poszerzonym, wszelkie roszczenia w sprawach dotyczących dawnych gruntów państwowych będą systematycznie oddalane – zarówno o ustanowienie służebności przesyłu, stwierdzenie nabycia jej przez zasiedzenie, jak i o zapłatę wynagrodzenia za bezumowne korzystanie z nieruchomości.

Anna Wardziak

V Smart City Forum, Warszawa, 8-9 marca

# Geodane kluczem do smart city

Niezależnie od tego, jak zdefiniujemy termin inteligentne miasto, warunkiem niezbędnym do chwalenia się tym tytułem jest posiadanie szczegółowych i łatwo dostępnych danych przestrzennych.

Jerzy Królikowski

**O**wysokiej randze danych w funkcjonowaniu nowoczesnych metropolii niech świadczy to, że były one tematem wystąpienia inauguracyjnego tegorocznej konferencji Smart City Forum. Albert Seubers z francuskiej firmy informatycznej Atos SE stwierdził nawet, że dane są walutą, dzięki której finansowany będzie rozwój miast. Biorąc więc pod uwagę, że 80% informacji ma charakter przestrzenny, branża geodezyjna powinna pełnić kluczową rolę we wdrażaniu rozwiązań *smart city*. Niestety, na razie raczej pozostaje w cieniu, choć nie brak pierwszych ciekawych „dobrych praktyk”.

## • Dane inteligentnie otwarte

Podstawowym warunkiem, by miasto mogło uważać się za inteligentne, jest – zdaniem Seubersa – prowadzenie polityki otwartości danych. Głównie chodzi tu o udostępnianie swoich zasobów na wolnej licencji – tu za krajowych liderów można uznać Wrocław, Warszawę czy Gdańsk. Ale skuteczne otwieranie danych jest znacznie bardziej złożo-

ne. Po pierwsze, należy zlikwidować silosowość, czyli nieskoordynowane gromadzenie i udostępnianie informacji przez poszczególne wydziały magistratu. Rzut oka na miejskie geoportale pokazuje, że polskie miasta radzą sobie z tym nieźle, bo chętnie rozbudowują swoje serwisy mapowe o różnorodne moduły tematyczne.

Po drugie, należy jak najbardziej ułatwić korzystanie ze swoich zasobów. Publikowanie plików to za mało, trzeba na przykład udostępniać własny interfejs programistyczny (API), by twórcy aplikacji mogli łatwo integrować miejskie dane ze swoimi aplikacjami. Tu świetnym przykładem jest Warszawa – dzięki jej API powstało już wiele interesujących mobilnych aplikacji, choćby „Gdzie ten tramwaj”, która pokazuje na mapie aktualne położenie wszystkich stołecznych tramwajów.

Po trzecie, dane warto otwierać we współpracy z zewnętrznymi podmiotami, które również dysponują ogromnym zasobem informacji o mieście i jego mieszkańcach. Podkreślmy, że mowa tu o współpracy obustronnej, a więc nie tylko przekazywaniu danych przez urząd, ale



Fot. ZDM

Ten niepozorny obiekt wykrywa, czy miejsce parkingowe jest zajęte. Być może już wkrótce podobnymi sensorami objęte będzie całe centrum Warszawy

również o korzystaniu przez miasto z komercyjnych repozytoriów. Dobrym przykładem jest dostawca aplikacji dla kierowców Waze. Z jednej strony oferuje on partnerskim miastom swoje dane o natężeniu ruchu drogowego i wypadkach, z drugiej zaś – jest zainteresowany urzędowymi zasobami dotyczącymi np. planowanych remontów i objazdów.

Dostępne mapy:



Wrocławski Geoportals jest świetnym przykładem realizacji polityki otwartości danych

## • Czas mobilnych map

Szacuje się, że już połowa ruchu w internecie generowana jest przez tablety i smartfony. W oczywisty sposób miasto powinno więc docierać ze swoimi danymi również do nich. Czy tak się jednak dzieje? W przypadku danych przestrzennych, niestety, nie jest to normą. Wiele miejskich serwisów mapowych wprowadziło jakoś wyświetlić się na ekranie urządzenia mobilnego, ale wygoda korzystania z takiego geoportals będzie dla mieszkańca niewielka.

Optymalnym rozwiązaniem jest zaoferowanie obywatelowi mobilnej aplikacji mapowej. Szkoda, że na razie tylko kilka polskich miast posiada taki program, a jeśli już go ma, to zapewnia tylko kilka podstawowych funkcji, głównie wizualizację danych. Dlatego spore poruszenie na Smart City Forum wzbudziła

zapowiedź mobilnej aplikacji zasykowanej przez wrocławski ratusz. Dzięki integracji różnorodnych baz danych pozwoli ona mieszkańcom na

kompleksowe zaplanowanie podróży po mieście – od przejazdu samochodem, przez znalezienie miejsca do zaparkowania i opłacenie postoju, po dalszy przejazd komunikacją publiczną wraz z nabyciem biletu.

## • Internet wszechrzeczy

Kolejny gorący temat z punktu widzenia rynku geoinformatycznego to internet rzeczy (*internet of things* – IoT). Inteligentne miasta szybko oplata sieć rozmaitych sensorów podłączonych do sieci. To rodzi jednak problem, jak efektywnie prezentować dostarczane przez nie dane, a przede wszystkim, jak sprawić, by mieszkańcy mieli z nich pożytek.

Ciekawym podejściem do tego zagadnienia jest udostępniona przez warszawski ratusz aplikacja Smart-Parking, która na podstawie danych z sieci czujników jak po sznurku prowadzi kierowcę do wolnego miejsca parkingowego. Na razie obejmują one tylko dwie lokalizacje w centrum, ale jeśli eksperyment się powiedzie i system obejmie całe śródmieście, będzie to oznaczać rewolucję dla kierowców. Oczywiście spektrum zastosowań internetu rzeczy jest o wiele szersze – od walki z zanieczyszczeniami powietrza, przez

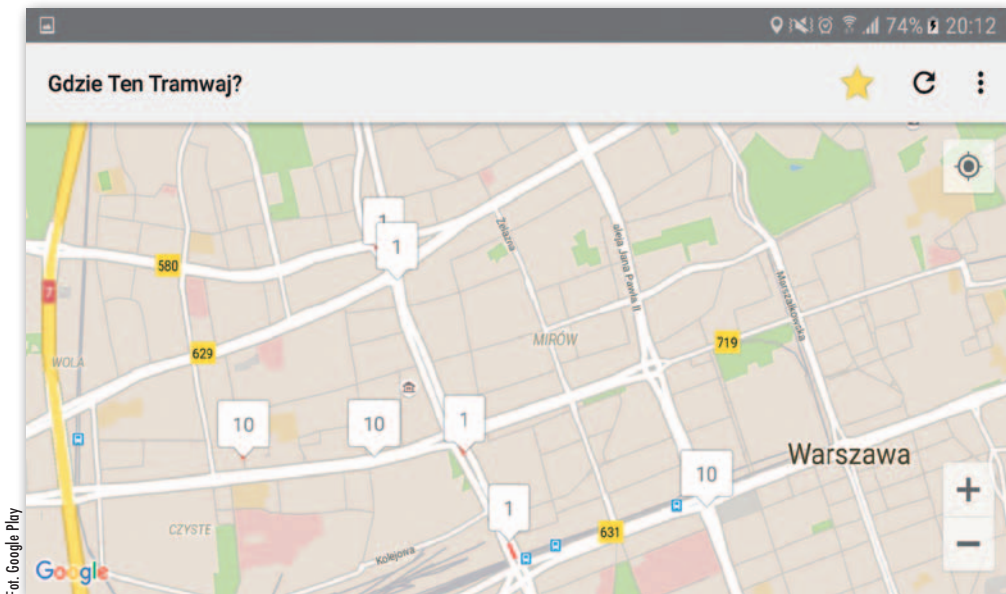
gospodarkę odpadami i wodociągi, po załatwianie urzędowych spraw.

## • Technologia już jest

W różnorodnych dyskusjach o *smart city* bezpiecznie dominuje temat technologii. Niestosownie, bo kwestia ta nie stanowi akurat większego problemu. Wciąż bez odpowiedzi pozostaje natomiast pytanie, jak wdrażać wszystkie te fantastyczne rozwiązania, by nie doprowadzić do cyfrowego wykluczenia osób starszych czy gorzej wykształconych. Bolączką miast aspirujących do tytułu inteligentnych jest także archaiczne prawo, które nie sprzyja, a czasami nawet blokuje wykorzystanie nowoczesnych technologii (skąd my to znamy!). Jest też kwestia pieniędzy na budowanie *smart city* – dziś nie jest z tym najgorzej, ale co będzie po 2020 r., w nowej unijnej perspektywie?

Na łamach GEODETY nie można też pominąć pytania, czy szeroko rozumiana branża geodezyjna skutecznie wykorzystuje modę na inteligentne miasta. Sądząc tylko po przebiegu Smart City Forum, można powiedzieć, że zupełnie odpuściliśmy ten temat. Najwyższy czas to zmienić!

Jerzy Królikowski



Dzięki API udostępnionemu przez warszawski ratusz komercyjna aplikacja „Gdzie ten tramwaj” pokazuje aktualne położenie wszystkich tramwajów